



Bristol 401 Saloon Touring Superleggera 1948

1. Mazda EZ-60: Ny eldriven crossover på gång
2. Första mötet med Kia EV4
3. Kia och Hyundai byter batterityp
4. Ytterligare en titt på Volkswagen ID. Every1
5. Italiens bilindustri befinner sig i kris
6. Två ikoniska bilmärken hotas av undergång
7. Honda återkallar över två miljoner bilar
8. Därför bytte Volvo Cars vd
9. Scania får stororder till Nigeria
10. 10 000-tals A-traktorer kan bli värdelösa
11. International Scout II Cabriolet
12. Bristol Superleggera

1. Mazda EZ-60: Ny eldriven crossover på gång

Publicerad 2025-04-10 10:49 (uppdaterad 2025-04-10 11:23) Text Erik Söderholm

Mazda ska lansera en eldriven crossover som blir rymligare och mer praktisk än halv-kombimodellen 6e.



Mazda har börjat sälja den [nya elbilmodellen 6e](#), som baseras på en kinesisk elbil. Nu kommer de första bilderna på nästa modell som blir en crossover.

Till konkurrenterna hör bland andra Tesla Model Y, Skoda Enyaq och Volvo EX40.

Designen liknar Mazda 6e, men nykomlingen som går under namnet Mazda EZ-60 eller CX-6e blir mer praktisk och något rymligare. Bilen får belyst grill, infällda dörrhandtag och kameror i stället för backspeglar.

Precis som i Mazda 6e hämtas tekniken under skalet från märkets samarbetspartner Changan som ägs av kinesiska staten.

Några interiörbilder finns ännu inte, men precis som i Mazda 6e förväntas den nya modellen få en stor pekskärm. Det går på tvärs med Mazdas tidigare filosofi som gick ut på att använda en mindre skärm med ett fysiskt kontrollvred.

I samband med att de nya elbilarna börjar säljas har Mazda beslutat att [lägga ned tillverkningen av elbilen MX-30](#).



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Så dyr blir Mazdas nya elbil – som siktar på Tesla



Ovanlig detalj sticker ut i Mazdas nya elbil



Slutkört: Här är Mazdamodellen som försvinner



2. Första mötet med Kia EV4

Text och foto Morten Bek

Kia är redo att presentera sin senaste elbil i höst. EV4 är koreanernas svar på VW ID.3 och BYD Seal – med en räckvidd på upp till 630 kilometer.



I de flesta länder är elbilar fortfarande mer "nice to have" än "need to have". Det gäller även för Kia, som även utan elbilar klarar sig riktigt bra på världsmarknaden. Det sydkoreanska märket var dock tidiga med att satsa på elbilar, medan Mazda, Honda, Toyota, Suzuki och flera andra har kommit igång mycket senare. Kia ligger därför långt före många andra biltillverkare på området.

Snart introduceras EV4: en elbil som – tack vare två karossvarianter – kommer att konkurrera med olika bilar, såsom VW **ID.3**, **Renault Megane E-Tech**, **Tesla Model 3**, **BYD Seal** och Hyundai Ioniq 6. Det är hos en Kia-återförsäljare jag får möjlighet att bekanta mig med nya EV4 för första gången. Här kan jag spana in både halvkombi och sedanen, utvändigt och invändigt, flera månader innan den släpps till försäljning.

Hos återförsäljaren står den mörkgrå halvkombi och den ljusa sedanen bland ett gäng andra modeller från Kia-familjen. Bredvid **EV3**, **EV6**, **EV9** och **Niro** passar de två nya modellerna in perfekt. Kias elbilar har hittills haft crossover- och SUV-format, men kommer nu med en traditionell halvkombi och en minst lika traditionell sedan – låga modeller som vanligtvis är fördelaktiga när det gäller både energiförbrukning och köregenskaper.

De två EV4-varianterna är dock väldigt olika varandra. Den ena är en stor halvkombi, som med en längd på 443 centimeter är 17 centimeter längre än **ID.3**. Därför är det ingen överraskning att EV4 halvkombi har ett större bagageutrymme än **ID.3** – 435 liter i EV4 jämfört med 385 liter i **ID.3**. Det är som det ska vara när den ena bilen är betydligt större än den andra.



EV4 halvkombi är betydligt större än konkurrenterna.

Hur är designen?

Settd bakifrån är halvkombin snygg utan att sticka ut. Här är den 473 centimeter långa sedanen (**Model 3** är 472 centimeter) mer iögonfallande. Jag tror att den kommer att dela opinionen med sin ovanliga, tunga design. Något som endast kan ses som negativt är den lilla bakluckan, som ger starkt begränsad tillgång till ett mycket långt utrymme på 490 liter.

När jag sätter mig i förarsätet på halvkombin hittar jag genast en bekväm körställning. Sätet i denna version kan justeras elektriskt, vilket är exklusivt för de bäst utrustade versionerna. Detsamma gäller elmanövrerad baklucka (kan bli extrautrustning på en lägre variant), medan head-up display endast finns i GT-Line.

I en Kia kompromissar man dock aldrig med utrustningen. I basversionen av halvkombin får man värmepump, batterivärmare, 17" aluminiumfälgar, parkeringssensorer fram, elinfallbara sidospeglar, stämningsbelysning, värme i ratt och framsäten, armstöd både fram och bak, automatisk klimatanläggning med två zoner, digital instrumentering med 12,3" skärm och infotainment med 12,3" pekskärm, backkamera och mycket mer. Det mesta känns igen från **EV3**. Det enda som skiljer sig är materialval, dörrpaneler och några andra detaljer. Det är inte menat som kritik – tvärtom.

Det finns en stor skillnad mellan versionerna som påverkar leveranstiden: sedanen tillverkas i Sydkorea, medan EV4 som halvkombi tillverkas i Slovakien. Sedanen är en riktig "världsmodell" som ska säljas runt hela jordklotet. Halvkombi-versionen däremot är avsedd för Europa. Det är möjligt att sedanen blir lite dyrare än systemmodellen, men priserna kommer senare.

Framhjulsdraft och 204 hästkrafter

Om det finns variationer mellan EV4 och **EV3** i interiör och utvändigt design, är allt det tekniska direkt överfört från **EV3** till EV4. Det handlar alltså om en elbil med framhjulsdraft och samma effekt i alla varianter – oavsett batteristorlek – på 204 hästkrafter. Med tanke på GT-versionerna av **EV6** och **EV9** är det nästan säkert att EV4 också kommer i en GT-version med betydligt mer kraft. Det blir dock en nischmodell, medan de vanliga versionerna ska vara tillgängliga elbilar för breda målgrupper.



Med batteristorlekar på 58,3 och 81,4 kWh är det en stor skillnad i räckvidd mellan det lilla och det stora batteriet. Tack vare sin mycket aerodynamiska form kommer sedanen med det lilla batteriet sannolikt att landa på en WLTP-räckvidd på 430 kilometer och 630 kilometer med det stora batteriet. Det är inte tillräckligt för att överträffa **Tesla Model 3**, men det är ändå väldigt bra siffror.

Den inte lika aerodynamiska, men mer praktiska, halvkombin landar sannolikt på cirka 410 respektive 590 kilometer. Med det lilla batteriet är räckvidden inte riktigt lika imponerande på pappret som i **ID.3** med 58 kWh eller Megane E-Tech med 60 kWh, men med det stora batteriet blir det desto bättre.

Tyvärr övertar EV4 också den medelmåttiga laddkapaciteten från **EV3** vid snabbladdning via DC-laddare. Med 58,3 kWh batteri kan EV4 ladda med endast 100 kW, och med 81,4 kWh verkar kapaciteten stanna på 120 kW. Men Kia får tills vidare ett frikort för dessa siffror, för om det visar sig att EV4 kan hålla laddhastigheten relativt konstant är problemet inte så märkbart.

Priserna kommer inom kort

Det finns varken priser eller någon antydning om prisläge som jag kan ta med mig från bilhandlaren. De ska offentliggöras inom kort. EV4 är dock en elbil för folket, och priserna ska visa att det handlar om just den sortens bil. **ID.3** börjar på 399 900 kr, men det är för en avskalad version med 170 hästkrafter och en räckvidd på upp till 388 kilometer. Megane E-Tech börjar på 469 900 kr med 220 hästkrafter och en räckvidd som efter den senaste uppdateringen justerats upp till omkring 460 kilometer.

Det problematiska för Kia är att **EV3** (utöver höjden) är mindre än EV4 och börjar på 439 900 kronor. Om EV4 får ett lägre startpris än **EV3** vid lanseringen, kan det bli svårt för **EV3**. Men det är Kias problem – inte kundernas.





3. Ytterligare en titt på Volkswagen ID. Every1

Bobby Green 2025-04-10 kl 13:00

Lanseras 2027



FILM: <https://youtu.be/ttU4-1Gjlig> **BONUSKLIPP:** <https://youtu.be/Qzwt0bYdnzl>

Andreas Mindt som är designchef hos Volkswagen har delat med sig av en ny film på konceptbilen ID. Every1. Här visar man upp hela designen och vi får hänga med på både utsidan och insidan. Man säger att varje detalj av bilen är väl genomtänkt och som vi kan se har Volkswagen tagit sitt förnuft till fånga och återinfört en del fysiska knappar - bland annat på ratten. Bilen kommer att lanseras i produktionsutförande under 2027.



Det här är Volkswagen ID. Every1



Fysiska knappar på väg tillbaka i Volkswagens bilar"

4. Efter problemen: Kia och Hyundai byter batterityp

Publicerad 2025-04-10 11:53 Text Anders Nilsson

Kia och Hyundai har i flera år haft problem med sina 12-voltsbatterier men nu kan en lösning vara på väg.



Flera Hyundai- och Kia-ägare har haft problem med att 12-voltsbatteriet laddas ur. Startbatteriet och batterihanteringssystemet har orsakat återkommande bekymmer, och återkallelser har genomförts. I många fall har även den nya ersättningsenheten, ICCU, varit bristfällig.

Nu rapporterar norska **Motor** att en möjlig lösning är på väg – åtminstone för nybilsägare. I Norge ska Kia byta till en batterityp som bättre klarar det skandinaviska klimatet.

Kia Norge uppger att ansiktslyftet av Kia EV6 årsmodell 2025 utrustas med ett eAGM-batteri, som enligt tillverkaren tål urladdning bättre och är mer robust – något som även Kia Sverige bekräftar.

Bytet gäller även EV3 och EV9. Det omfattar dock inte nödvändigtvis befintliga bilar, eftersom AGM-batterier arbetar med andra spänningsintervall och annan laddningslogik. För att ett eAGM-batteri ska fungera krävs ny mjukvara i bilen.

Även Hyundai planerar att göra samma sak för sina modeller från och med årsmodell 2025. Gustaf Sjöholm, presstalesperson på Hyundai Sverige, kommenterar till Vi Bilägare:

– Det är viktigt att poängtera att det inte betyder att kapaciteten är för låg på tidigare årsmodeller. De har fått mjukvaruuppdateringar längs vägen, och förbättringar görs när det behövs.

Samma budskap har tidigare framförts av Hyundai Norge.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Bekräftat: Hyundais populära elsuv återkallas för batterifel



Norsk bilägare får skadestånd för 12-voltsproblem



Nya uppgifter: Hyundai måste byta hela batteriet

5. Krisen fortsätter: Sämsta siffran på nästan 70 år

Publicerad 2025-04-09 13:56 Text Erik Söderholm

Italiens bilindustri befinner sig i kris "Vi hade inte förväntat oss någon förbättring, men inte så negativa siffror heller", skriver ett fackförbund i en ny rapport.



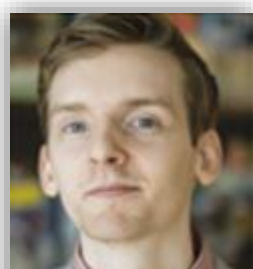
Den italienska bilindustrin befinner sig i ett tufft läge. Förra året minskade biltillverkningen med **hela 37 procent** jämfört med året innan.

Siffrorna ser inte bättre ut under första kvartalet i år. Tillverkningen av personbilar och transportbilar backade med 36 procent jämfört med samma period i fjol, enligt siffror från fackförbundet **FIM-CISL**.

Inte sedan 1956 har det tillverkats så få bilar i Italien. Anledningen uppges vara en "perfekt storm" i form av svag efterfrågan, omställning till eldrift och anpassning av fabriker för att bygga nya modeller. Dessutom kommer **USA:s nya straffullar** göra läget ännu värre, enligt fackförbundet.

Tillverkningen av Dodge Hornet, som skeppas till USA och omfattas av straffullarna, minskar med 80 procent. Maserati backar 72 procent och Alfa Romeo 52 procent. Nu hoppas Stellantis på den nya **hybridversionen av Fiat 500** som börjar byggas senare i år.

"Vi hade inte förväntat oss någon förbättring, men inte så negativa siffror heller", står det i FIM-CISL:s rapport.



Erik Söderholm

6. Två ikoniska bilmärken hotas av undergång

Av Andreas Jemn 9 april 2025, 17:03

Två legendariska bilmärken hotas av undergång. Stellantis tar in externa konsulter för att utreda deras framtid. – Vi har bett en konsultfirma lämna sina synpunkter på hur tullarna påverkar de här båda bilmärkena, säger Stellantis i ett uttalande till [Autonews](#).



USA:s handelstullar slår stenhårt mot konglomeratet Stellantis. Biljätten med 14 märken över hela världen har haft ett tufft år. Men 2025 hoppades man på återhämtning. Då inför USA strafftullar på 25 procent för alla europeiska bilmärken.

Två som hotas av nedläggning eller försäljning är italienska Alfa Romeo och Maserati. Förra året sålde klassiska Alfa Romeo bara 8865 bilar på den viktiga amerikanska marknaden, det var en minskning med nästan en fjärdedel från året innan.

Deras olycksaliga lillasyster Maserati är inte bättre. Sammanlagt lyckades de bara få iväg 11300 bilar över hela världen och av dem var nästan hälften på den amerikanska marknaden. Nu har Stellantis anlitat ett expertföretag. McKinsey & Company ska se över företagets portfölj av bilmärken och komma med förslag på åtgärder för att försöka rädda dem för framtiden.

Det spekuleras i att Alfa Romeo och Maserati är två av de bilmärken inom Stellantis som ligger mest illa till.

– Jag tror inte att Stellantis kommer att gå under, men det kan bli tal om att lägga ner och sälja bilmärken, säger den svenska experten Claes Hemberg.

Enligt Stellantis för man diskussioner med asiatiska företag. Om det finns intresse från dem att köpa de båda klassiska bilmärkena återstår att se. Samtidigt har både Alfa Romeo och Maserati svårt att nå ut med nya modeller. Maserati skulle först satsa på elektriska modeller. Men nu har man ställt in produktionen av MC20EV. Samtidigt som Alfa Romeo kämpar för att utveckla nästa generation av modellerna Stelvio och Giulia.



Alfa Romeo var redan stenhårt pressat. Trumps straff tullar kan bli tungan på vågen och nu tar Stellantis in McKinsey-konsulter som ska utreda framtiden.



Maseratis försäljning föll med 57 procent redan förra året. Nästan hälften såldes i USA. Man behöver inte vara ekonom för att räkna ut att ekvationen blir svår att få ihop.



Andreas Jemn är journalist och författare.

LÄS MER:



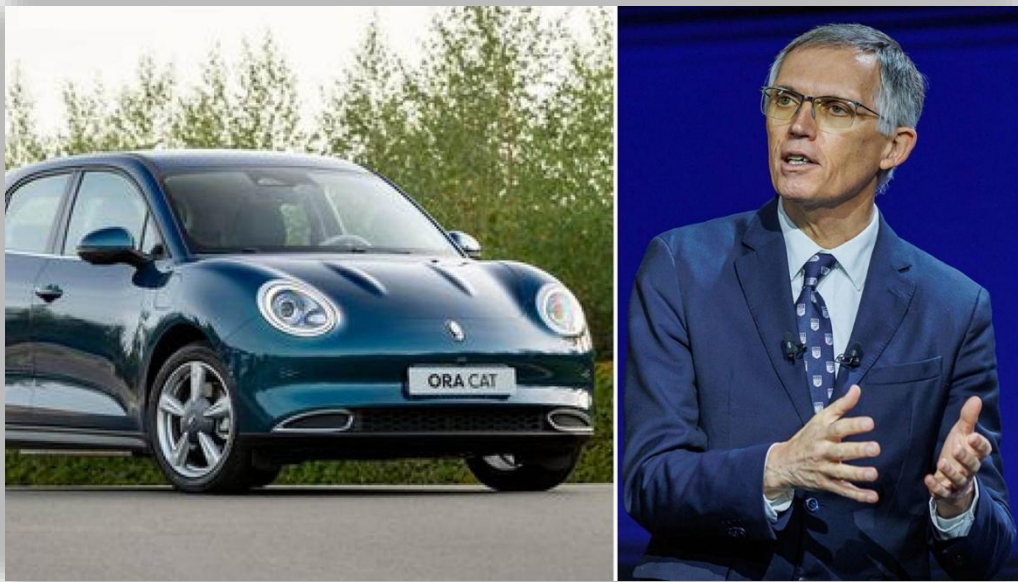
Trots ultimatum – biljätten skonar Maserati



Stellantis tvingas säga upp 2500 anställda i Italien



Här är nya logotypen – för världens tredje största...



Biljättens krav: Inför straffullar på bilar från Kina



Styr 14 bilmärken – biljättens vd sparkad inatt



Namnet på Alfa Romeos nya elbil kan vara olagligt

7. Honda återkallar över två miljoner bilar

Publicerad 2025-04-10 7:20

Text Erik Söderholm

Ett fel på styrsystemet gör att Honda går ut med en stor återkallelse av tre modeller



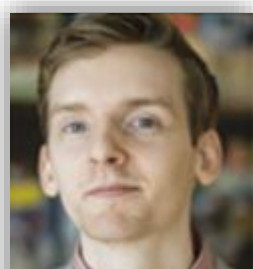
Honda går ut med en stor återkallelse som omfattar över 2,3 miljoner bilar globalt.

Det handlar om Honda Civic, CR-V och ZR-V tillverkade mellan 2021 och 2024. Under tillverkningen kan fabriken ha använt för lite fett för att smörja en komponent i styrningen, vilket kan leda till att styrningen inte fungerar som tänkt.

Bilarna tas in till verkstad för att byta ut en detalj i styrväxeln och smörja in den ordentligt. I vissa fall byts styrväxeln ut helt.

Enligt Honda i Sverige berörs 704 svenska fordon av återkallelsen.

Honda har nyligen tvingats återkalla nästan 1,4 miljoner bilar på grund av ett fel i bränslepumpen som kan leda till bilbrand.



Erik Söderholm

Teknikens Värld

8. Därför bytte Volvo Cars vd

Publicerad av Jan-Erik Berggren

9 apr 2025 kl 16.45

Han fick gå lika plötsligt som han kom. Men Jim Rowan ska inte skyllas för fiaskot EX90 eller fallande aktiekurs. Jag köper inte den allmänna förklaringen till att Volvo Cars plötsligt plockade tillbaka Håkan Samuelsson.



När Håkan Samuelsson mötte företagets aktieägare handlade allt om att bygga förtroende och skapa lugn och ro. 74-årige Samuelsson ska vara den trygga industrimannen som ska leda Volvo Cars när hela världen skakar.

Vd-skiftet kom lika plötsligt den här gången som [när Samuelsson fick gå och Jim Rowan kom in](#). Då hette det att Volvo Cars behövde en yngre vd och framför allt en vd som skulle satsa på försäljning. Och där får vi säga att Rowan lyckades. [EX30](#) blev en stor succé och gamla trotjänare som [XC90](#) och [XC60](#) har fortsatt att sälja bra. Volvo Cars har också slagit nya försäljningsrekord. Okej, förväntningarna inom Geely-gruppen var kanske ännu högre men det är inte på grund av dålig försäljning som Geely nu plockar tillbaka Samuelsson.

Det är heller inte så enkelt som att aktiekursen sviktat, eller rättare sagt aldrig tagit riktigt fart efter noteringen.

I stället handlar det om något som Jim Rowan hade väldigt lite, eller obefintlig, kunskap om när han kom till Göteborg: att leda en stor industri.



Flera nyckeltal utvecklades åt fel håll för Volvo Cars under Jim Rowans ledning. Bilarna blev lite för dyra att bygga och lönsamheten påverkades. Att verkligen kunna produktion och veta vilka saker som betyder pengar i handen när bilen är såld blir ännu viktigare nu när den globala bilindustrin ska ställa om och bli mer regional igen.

Anledningen till vd-bytet är helt enkelt den nya icke-globala marknad som håller på att utvecklas så länge Donald Trump har all makt i USA. Nya tullar och nya besked ställer stora krav på flexibilitet och att förstå storindustrins nyckeltal.

Med sin bakgrund inom lastbilsindustrin värvades Håkan Samuelsson till Volvo Cars en gång i tiden för att få ordning på produktion och lönsamhet. Och det är exakt därför han värvas tillbaka nu.

Samuelsson har också skickligt hanterat de kinesiska ägarna och han ser stora möjligheter med ett ännu tätare samarbete mellan Sverige och Kina.

Men det allra viktigaste arbetet för Håkan Samuelsson den här gången blir att hitta sin egen ersättare. Jag kan inte tänka mig att det var Samuelsson som hittade Jim Rowan men nu hoppas jag att han blir mer involverad i nästa rekrytering.

Det finns gott om duktiga försäljare och ingenjörer inom Volvo Cars och jag hoppas också att de hittar någon med den breda kunskapen om att leda en stor och komplex industri.



Jan-Erik Berggren

9. Scania får stororder till Nigeria

Av Tommy Paremo Publicerad 2025-04-09 13:00

Scania har i samarbete med den brasilianska busskarossören Marcopolo fått en order på 250 bussar till Nigerias huvudstad Lagos. Bussarna ska levereras under det första halvåret i år till operatören TSL, Transport Services Ltd.



En Scania biogasdriven buss i Frankrike.

Bussarna byggs på ett tvåaxligt Scaniachassi med en nioliters motor på 250 hästkrafter. Krossen är Marcopolos kaross Viale.

Storordern blev klar i samband med att det svenska handelskontoret öppnade i Nigeria under tisdagen. "Det är ett mycket stort och positivt besked och det innebär att arbetet här får en flygande start, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD). Tillsammans med kronprinsessan Victoria och en handelsdelegation invigde ministern Business Swedens första handelssekreterarkontor i Västafrika.

Scania har även tidigare levererat bussar till kollektivtrafiken i Lagos, men inte i lika stor utsträckning.

– Det finns ett stort engagemang för att köpa bussar och bygga ut kollektivtrafiken i Lagos och Scania är ett konkurrenskraftigt alternativ som man har valt att gå vidare med, säger Andreas Carlson.

10. Nya regler: 10 000-tals A-traktorer kan bli värdelösa

Av Andreas Jemn 10 april 2025, 14:02

10 000-tals A-traktorer riskerar att behöva skrotas i Sverige. När EU:s nya B1-bil som ska gå 45 km/h gör sin entré blir de gamla tonårsåken värdelösa. – De kommer att fasa ut och bli i det närmaste värdelösa, säger trafiksäkerhetsexperten Jeanette Jedbäck Hindenburg.



Dagens A-traktorer kan bli oanvändbara när EU ändrar reglerna till B1-bilar som är en strypt personbil. Bilar som är kraftigt ombyggda och inte kan återställas riskerar att behöva skrotas.

EU-parlamentet har precis klubbat det fjärde körkortsdirektivet. Nu är det bara en instans kvar innan det blir ett direktiv för alla medlemsländer i unionen. Ett av förslagen är att A-traktorn ska förvandlas till en B1, eller en så kallad Bettanbil. Det innebär en strypt personbil som bara får gå i 45 kilometer i timmen.

– Det är inte riktigt fastställt ännu hur de ska se ut. Det kommer i form av föreskrifter för varje land. Men det är bara Sverige och Finland som har en tradition med Epor eller A-traktorer.

Så fort direktivet är klubbat så kommer man att börja arbeta med föreskrifterna. Hittills är den enda regleringen vikten. Men många undrar hur det blir med bagage och passagerarsätet. I dagens Epor och A-traktorer måste de byggas bort. Det finns idag 60 000 A-traktorer i Sverige.

– Det enda som är reglerat i EU-parlamentet är att det får väga högst 2,5 ton. Sedan diskuteras man om det är viktigt att bygga bort baksäte och bagageutrymme. Men där har man inte landat ännu. Det är två frågor, ur miljöhänsyn är det bättre om man färdas fler. Men utifrån ett säkerhetsperspektiv är det bättre om det är färre barn i bilen om det sker en olycka.



Frågan bollas mellan de lärda. Det är inte helt klart hur framtidens Bettan-bilar ser ut. Men en del tyder på att det blir strypta personbilar med bagage och baksäte. Det kommer att betyda att de ombyggda A-traktorerna med igenbyggt baksäte och strypning till 30 km/h inte längre är lagliga att köra. Många A-traktorer är dessutom kraftigt ombyggda och omöjliga att återställa till en B1-godkänd personbil. De riskerar att bli oanvändbara. Jeanette Jedbäck Hindenburg ser slutet på Eporna och A-traktorernas epok. Snart kommer de att försvinna för alltid.

– Eporna och A-traktorer kommer att fasas ut. Om jag hade ägt en skulle jag börja tänka på att sälja den. De kommer att bli i det närmaste värdelösa när de nya B1-bilarna kommer och det är svårt att återställa dem till personbilar igen, säger Jeanette Jedbäck Hindenburg.

Om direktivet går igenom kommer de nya Bettanbilarna att börja rulla på våra vägar omkring 2029. Det kommer också att bli krav på ett nytt körkort. Ett så kallat B1-kort. En sak som kommer att diskuteras är hastighetsbegränsningen och hur man kontrollerar den.

– Det står att den bara ska gå i 45 kilometer i timmen. Däremot står det inget om att den inte ska kunna gå att köra fortare. Där måste vi ha föreskrifter som är tydliga. Vi har haft en del bekymmer med A-traktorer som varit manipulerade.

LÄS MER:

- [A-traktorer försvinner – ”Bettan” ersätter](#)
- [Ny EU-lag kräver B-körkort och höjd åldersgräns för...](#)
- [Efter dödsolyckorna med unga: Kräver stopp för nya...](#)
- [Klart: Då införs det digitala körkortet](#)
- [Så ska du köra när du får blåljus i backspeglarna](#)
- [Klart i natt: Nytt fordon ersätter A-traktorer](#)



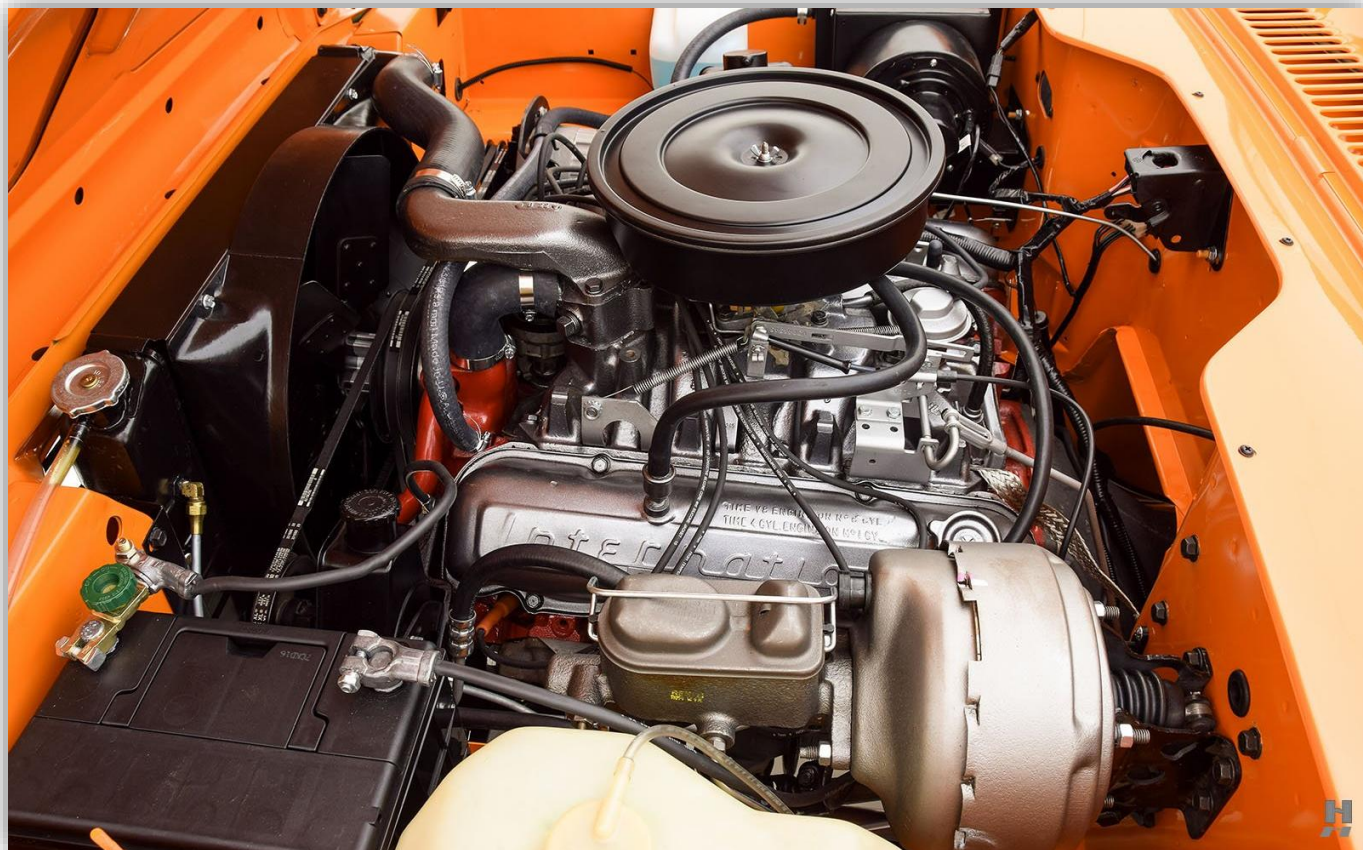
Andreas Jemn

11. International Scout II Cabriolet 1978



År 1971 blev konkurrensen på marknaden för terrängbilar hårdare. Fords Bronco, den nya Chevy Blazer och Jeeps CJ och Wagoneer tävlade alla om köpare i det snabbväxande segmentet. International Harvester, som spelade rollen som underdog, svarade med sin nya Scout II. Scout II var större än Scout 800 som den ersatte, med en fräsch ny stil som var modernare men ändå behöll Scouts grundläggande, robusta utseende. International saknade GM:s och Fords utvecklingsbudget och förlitade sig istället på ett antal speciella utseendepaket för att hålla köparna intresserade.





Modeller som Patriot och Sprit från 1976 firade USA:s tvåhundraårsjubileum med djärv blå och röd grafik över vit färg, medan den härligt vulgära "Midas Touch"-utgåvan hade iögonfallande grafik, ryamatta och svängbara rutiga säten. Men den kanske mest framgångsrika av Scout-specialerna måste vara den målmedvetna, avskalade, avskalade SS II.





SS II (**Super Scout II**) byggdes för ren offroad-njutning. Standarddörrar i stål undveks till förmån för Bronco Roadster-inspirerade glasfiberinlägg och avtagbara dörrar med mjuka sidor som en Jeep CJ. Glasfibertaket ersattes av ett enkelt, avtagbart mjukt vinyltak på en lätt ram, och en störtbåge monterades bakom framsätena. På utsidan är distinkta insatser i ABS-plast monterade på grillen och bakluckan tillsammans med ett grafiskt applikationspaket och vitmålade "vagnhjuls"-fälgar, med upphöjda vita terrängdäck med bokstäver. Scout SS II var tuff och enkel och visade sig vara mycket populär bland offroad-racingentusiaster och var den lastbil som valdes av ett antal mästare i National Off-Road Racing Association.

Vi är mycket glada över att kunna erbjuda denna enastående 1978 Scout; En iögonfallande lastbil som har restaurerats oklanderligt av en märkesexpert. Under restaureringen uppgraderades en standard Scout II till fabrikskorrekta SS II-specifikationer. Det är sällsynt att stöta på en internationell scout som har fått vård och uppmärksamhet för en restaurering av concours-kvalitet, och detta är den finaste i sitt slag vi någonsin har stött på. Den här lastbilen är nyrestaurerad och har noggrant undersökts och monterats med hjälp av original och nya gamla lagerdelar.

Under restaureringen visade det sig att kroppen var otroligt solid och olycksfri. Den var skickligt förberedd och målade inifrån och ut i fabriken korrekta nyans av Omaha Orange. Dörrinsatser i originalstil monterades sedan – korrekt presenterade i naket sidenmatt svart med exponerade beslag. Lackkvaliteten är enastående och panelerna är exceptionellt raka. Vi älskar de utsökta detaljerna, som de kritstreckrandiga fälgarna med små handmålade IH-logotyper. Originalgrafiken reproducerades och applicerades på korrekta platser på kvarts och framskärmar, och andra korrekta SS II-delar som utsvängningar, ABS-plastgaller och bakluckeinsatser, och komplett sufflett och dörrsats hämtades från kända IH Scout-experten.



Precis som med resten av lastbilen är interiören ordentligt detaljerad och vackert färdigställd. Kalmålade golv, som är korrekta för SS II, skyddas av korrekta IH-märkta gummigolv-mattor. De skålade sätena, mittkonsolen och den fällbara rattstängan är också en del av SS II-paketet. Den enda avvikelser från standard är den enkla svarta sätesklädseln; ett korrekt material och mönster för vanliga Scouts, och ett mer attraktivt alternativ än de luriga rutiga originalen.

Ramen har blästrats helt och hållet och lackerats i korrekt satinsvart pulverlack för en långvarig och hållbar finish. Under huven är Internationals praktiskt taget bombsäkra 345 kubiktum V8 fullt och korrekt detaljerad; backas upp av en nyrenoverad Torqueflite automatisk växellåda och integrerad fördelningslåda. Skivbromsar och servostyrning hjälper till att göra det till en enkel och trevlig körning, medan en polybränsletank ersätter den ursprungliga ståltanken för säkerhet och användbarhet. Nästan alla tillbehör, beslag, rörmokerier eller hårdvara är nya, nygamla eller omsorgsfullt restaurerade och presentationen av motorn och underredet är enastående.

Den omsorg som lades ner på den här restaureringen förbluffar oss verkligen. Inkluderade kvitton dokumenterar mer än 13 000 USD som spenderats enbart på delar. Det här är ett supercoolt, djärvt tidstypiskt plagg som är ett bra alternativ till mer vanliga klassiska terrängbilar och ett fantastiskt uttryck för det sena 70-talets stil. Få International Harvester Scouts har restaurerats med sådan uppmärksamhet på detaljer, och den här enastående lastbilen är helt fräsch och redo för uppvisning eller nöje på och utanför vägen.



12. Bristol Superleggera

Uppdaterad den 27 november 2024 kl. 16.42 Text Emma Woodcock

Vi kör en av de åtta Bristol Superleggera som någonsin tillverkats, en gång i tiden den personliga bilen för Touring-chefen själv, Carlo Felice Bianchi Anderloni



FILM: https://youtu.be/9f2b_2AgiqY

Det är så mycket som är bekant ombord på Bristol Superleggera. Den skarpa, direkta styrningen, ljuset som flödar in i kupén, den mjuka körningen som höjer sig över mindre brister i vägen. Alla för tankarna till den populära 401 Saloon, en modell som höjde profilen för denna högt ansedda, sedan länge etablerade flygtillverkare och hjälpte till att göra märket känt för den kräsna bilköparen. Men Superleggera är inte en härmare. Det är en banbrytare. Sedan från 1948 är konstruerad av den milanesiska karossbyggaren Carrozzeria Touring efter ett uppdrag av HJ "Aldy" Aldington – extraordinär försäljare och mannen bakom Bristols efterkrigstidens införande av BMW 328-teknik – och bär högteknologisk haute couture. En av åtta, vars karossdesign lärde Bristol Aeroplane Company hur man bygger en modern bil.

Inte för att UMC 315 gick ner och smutsade ner sig själv. Endast Tourings ursprungliga prototyp från 1947 besökte Bristol-fabriken som klassrumshjälp, testfordon och slutligen stylingbock. Den här bilen – chassi 401/206 – är en av sju avkommor från 1948, byggda på nyare 401-chassin för att översätta Superleggeras skrädleri från skraddarsytt till skraddarsytt. Vitalt nog klarade sig 1947 års form och struktur nästan orörd, så den här racingröda stjärnan har samma material som inspirerade Bristol.

Även om BMW:s mekanik fortfarande var i efterkrigstakt, blev det 1946 klart att 400:ans lokala version av trettioalets 327-kaross var så förra säsongen. Företaget var angeläget om att starta försäljningen och fortsatte med produktionen, men sökandet efter en mer modern stil hade börjat.



Aldy visste precis var hon skulle hitta den: Italien. Han tog tag i ett par prototyper av 400 rullande chassin, anlidade två av de mest framstående Carrozzerie och instruerade dem att producera raka, kontinuerliga karosser. En bil gick till det torinska företaget Farina, där den blev en cabriolet med kaross på ram som starkt påminde om den samtida Alfa Romeo 6C 2500 Sport Cabriolet, bara för att möta ett kyligt mottagande vid hemkomsten. Bättre lycka väntade det andra experimentet: en skarp sedan från Touring, konstruerad enligt Superleggera-principer.

Formen häpnade, men Bristol var mycket mer intresserade av hur det passade ihop. I juli 1947, strax efter att kroppen var färdigställd, blev Tourings medgrundare Felice Bianchi Anderloni och sonen Carlo inbjudna till BAC:s huvudkontor i Filton, Gloucestershire för att dela med sig av sin hemlighet. Carlos fru Anna fungerade som översättare. Med hjälp av prototypen, som snart tappade hälften av sina paneler för ändamålet, tillbringade italienerna de följande två månaderna med att lära ut sin monteringsmetod till alla som frågade.

Det bedövar än idag. Kolla in den smidiga och omslutande karossen, förfinad med aerodynamik i åtanke. Bevittna det höga, luftiga växthuset och de långa, tröskeltäckta dörrarna. Inuti blickar du ut över kupéns stilrena Streamline Moderne, som kännetecknas av skarpa linjer och överraskande detaljer. Finslipad och omtolkad skulle varje funktion ta steget från Touring till den vanliga 401 Saloon. Kan du klandra Bristol för att spela en modern copycat? För ett brittiskt märke vars egenutvecklade 400 förlitade sig på fotsteg och separata vingar, träramar och återvunnet förkrigsutseende, var Superleggera-karossen helt klart designad för en ny era.



Dess kördynamik i hög hastighet var också ett stort steg framåt. Där den Bristol-byggda 400:an skakar, kränger och rullar över ojämna vägar och känns allt tyngre och trögare under belastning, ger Superleggera en stram men mycket livligare plattform för den starka motorn och den skarpa styrningen som var så karakteristisk för tidiga Bristols. När jag skär ner på landsvägar och tar hänsyn till en kort död zon utanför mittan kan jag snärta in Touring i kurvor med en precision som inte liknar någon tidig serietillverkad Bristol jag har provat tidigare, och känna hur hela chassit rusar igång så fort framhjulena svänger.

Hela bilen är fräsch och ivrig, som om jag kör en 401 Sedan som har varit på en två veckors detox. Jag bromsar och de biter snabbare och hårdare; Att bara knäcka det alltför hårda gaspådraget räcker för att väcka det vridmomentrika mellanregistret. Det finns alltid grepp att avvara, och de teleskopiska dämparna hjälper till att hålla Superleggera tätt fastbunden vid vägen. Karossrullning och stigning finns fortfarande - precis som sina stallkamrater - men rörelserna är kortare, mjukare och mycket mindre benägna att överskrida vad fjäderringen klarar av.

Jag kör snabbare och längre än jag planerat och förundras över hur denna hukande hållning och kan-göra-attityd smälter samman med särskilt höga nivåer av kommunikation och förutsägbarhet. Det är inte den bil jag föreställt mig. Informerad av den tröga 400:an och den lätta, kompetenta men instängda 401:an, föreställde mig mina förutfattade meningar en kapabel, villig men kravlös gentlemannaexpress som stannade vid nyanserat prat och sportbilsattityd. Men den här bilen har både och – och det med råge. De håller genom ett självstyrt chassi, som rapporterar vägen utan att ofta distraheras av den, och en flytande treekrad fölger.



Styrningen är redan hanterbar vid allt över en krypfart, men lättas märkbart med hastigheten och laddas sedan upp genom kurvorna med en slingrande känsla som ger klumpar av subtil, handflatestötdande vikt för feedback. Den är tillräckligt snabb för att jag sällan ska korsa händerna och genomsyrad av en uttalad kastrespons som drar sig själv och hela bilen rakt, förstärker den alla de vanliga fördelarna som kuggstångsdesignen ger Bristols. Den drar också nytta av den halvintegrerade bilens knappa karossvikt och förbättrade styvhet för att erbjuda dubbla fördelar: mer skarp insvängning och en förmåga att ändra kurs halvvägs genom kurvorna.

Hemligheten bakom dessa färdigheter ligger i Tourings patenterade byggprocess Superleggera, en teknik som skulle komma att forma en kommande generation Bristols. Vid traditionell karosstillverkning byggdes en ram av massivt trä eller metall ovanpå ett separat chassi för att stödja vanligtvis stålpaneler. Det var ett mödosamt, tungt men okomplicerat tillvägagångssätt, som går tillbaka till hästdragna dagar, som Bristol hade använt för att skapa 400. Med sin innovation från 1936 erbjöd Touring en annan väg. Superleggera-konceptet, som fortfarande utgick från ett separat chassi, minskade vikten och ökade styrkan genom att drapera aluminiumpaneler över en burliknande ram.

Formad av en lödd, sammankopplad serie av rör med liten diameter, ger denna detaljerade men lågmassiga rörformiga struktur en Superleggera-kropp dess form – och ansluter endast till panelerna ovanför där det behövs. Det mesta av den yttre huden sitter helt enkelt på plats, vilar på men är inte bunden till rören nedanför, medan de få nödvändiga anslutningspunkterna mestadels bildas genom pressning. Som Aston Martin senare skulle uppskatta när de licensierade Tourings metod för att bygga DB4 och DB5 – mer än ett decennium efter Bristol – resulterade kombinationen av aluminiumpaneler och flygplansinspirerad montering i en lättare och starkare kaross än vad konventionell karosseri kunde uppnå. Från förarsätet bidrar det till transformativ smidighet.



När jag leker med pedalerna ökar jag min entusiasm och bilen börjar svänga och rusa runt, snurra chassit runt en låg mittpunkt precis bakom min rygg, vilket får mig att känna mig som en allt mer integrerad del av körprocessen. Motorn bidrar till dramatiken med en omedelbar, skalpellbladslignande snabbhet som växer till en linjär och jämnt konsekvent effektkurva. Den ber mig att hålla foten hårt nere, dess prestanda klättrar och klättrar tills den fyrkantiga varvräknaren håller på att ta slut och avgastonen har stramats åt till ett angeläget, högt bröstat jämmer. Den vill ha varvtal. Den vill köra som en sportbil. Och ändå ser det ut som det ser ut... Vacker. Varje Touring-linje och detalj är ett konstverk, inifrån och ut, så en del av mig kämpar fortfarande i tron att jag är på väg att avslöja en moderiktig cruiser.

Det gör jag aldrig. När Bristol Superleggera inte spelar på sina atletiska styrkor kan kabinen vara en utmanande plats att sitta på. I sina försök att gå ner i vikt utrustade Touring sin design med knapphändig isolering av något slag, så jag lagar mat av värmen som kommer från skottet och transmissionstunneln, parfymrad av flämtningar av bränsleånga och serenad av vinande växlar, gnisslande bromsar och en rad strukturella ljud. Guppar får bas-trummans dunkar och kompressioner att avfyra ekande sprickor, medan hörnen knarrar legeringskroppen som ett tryckansträngt fartygsskrov. Luftflöde är en annan bestående utmaning. När fönstren är uppe immar vindrutorna. Lagg ner dem och utsidan kommer in, vind, regn och allt.

Kalla mig ett modeoffer – jag förlåter varje fel. Oavsett om den lagar mat och skriker, blöt eller instängd, har Superleggera fortfarande catwalk-utseendet och den avundsvärda new-age-benstrukturen för att göra 400 irrelevant. Vilket är vad Bristols utvecklingsteam ville ha.



Bristol gillade vad man såg i Tourings prototyp och noterade likheterna med sin egen flygteknik. Superleggera var deras väg framåt. Virvelvindsmånader följde, och företaget behöll prototypen för att hjälpa till att skapa fullskaliga plywoodmallar och en kopia av karossen. Stylisterna och ingenjörerna gick nu in för att göra formen mer "Bristol" genom att använda lera för att runda av hörnen, välja nya lampor samt utveckla mer effektiva stötfångare i full bredd. 401 Sedans exteriördesign växte gradvis fram – men det var bara halva striden.

Rigorösa väg- och verkstadstester avslöjade Bristol Superleggeras alla ergonomiska svagheter, och inte en enda skulle släppas igenom till serieproduktion. När 401 Sedan gjorde sin offentliga debut i slutet av 1948 hade dess personlighet förändrats. Värme- och ljudisolering fanns överallt, med vibrationsdämpande material som applicerades rikligt på dörrar och golv, medan omdesignade skott och hjulhus frigjorde ökat inre utrymme. Bristol höll äntligen på att bygga den eleganta, lugnande executive express som de alltid hade planerat.

Aldy hade sagt till det. Men han fick aldrig skörda den fulla belöningen. Även om de tre bröderna Aldington (Aldy, Don och Bill) hade varit viktiga med i planeringen och utvecklingen av 400:an, och sedan säkrat de nya stilriktningarna, minskade deras band till Bristol drastiskt i april 1947. Det var dock inte bara dåliga nyheter. HJ tog ett steg tillbaka till bilförsäljningen och säkrade sig den enda koncessionen för att sälja Bristols i London, inklusive en leverans av rena chassin. Med de italienska designerna som han hade beställt fortfarande i sin ägo, och med vetskapen om att Bristol inte skulle ta dem längre, kom han på en ny plan. Han sålde båda stilarna på beställning, med stöd av 401 löparutrustning.

Bristol Superleggera till ett högt pris och erbjöds endast till utländska köpare – ett verktyg för efterkrigstidens "exportera eller dö"-politik för att injicera kontanter i den brittiska ekonomin – mötte en blygsam marknad för 2350 pund. Efter att ha skickat en första 401 till Touring i början av 1948 följde Aldingtons upp med ytterligare sex rullande chassin i augusti samma år, inklusive UMC 315. Glänsande i metallicblått med sladdklädsel dök den färdiga 401/206 upp i det italienska solskenet 1948, där den stannade i några hektiska månader. Som mannen själv senare mindes fungerade Bristol som Carlo Anderlonis personliga bil, fungerade som en Mille Miglia-rekognosceringsbil och efter en uppfräschning till sin nuvarande Rosso Corsa med läderklädsel spelade den huvudrollen i Touring-montern på en bilmässa i Milano.



Ett motorbyte satte stopp för aktionen i juni 1949. Tillbaka på huvudkontoret i Bristol, med 1455 miles på vägmätaren, gav UMC 315 upp sin ursprungliga 85B-motor till förmån för en modern 85C med matchande transmission. Båda transplantaten finns kvar i bilen idag. Den återvände till Italien strax därefter, såldes till Schweiz och försvann sedan i årtionden, tills familjen Zweimüller hittade den på ett skrotupplag i Genève. De var kända konservatorer till yrket och hade tillbringat tre år med att restaurera 401/206 till sin nuvarande glans. Veteranbilsvärlden fick upp ögonen för den: Bristol fick en inbjudan till Villa d'Este concours 1997, där den återförenades med Carlo Anderloni. Mötet förevigades i film och hamnade på framsidan av formgivarens biografi **Il signor Touring från 2004**.

Finns det något bättre sätt att fira en karriär? Bristol Superleggera är en sällsynt blandning av visuella och taktila läckerheter. Hur de lila-svarta solskydden hänger kring filigranrör är lika imponerande som hur den raka sexan kastar oss nerför vägen och känns så mycket skarpare än Bristol-normen. Skarp, ren hantering och riklig feedback delar min tillgivenhet med den metalliska spegelformade bågen som förvandlar varje dörrficka till ett långsträckt kattöga. Men dess största arv är utan tvekan den bil den blev: 401. Genom att lära sig allt som Touring-designen kunde lära ut – och konstruerat med hjälp av Superleggera-metoden, som användes på licens – blev den första av Aerodynerna Bristols dundersuccé. Mer än 600 401:or hade sålts 1953 och steg till över 900 när man räknar med de relaterade 402 och 403. Och allt började här.



Roger Warolin